

25X1A

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY

## INFORMATION REPORT

REPORT NO. CD NO. 

COUNTRY Germany (Russian Zone)

DATE DISTR. 23 May 1952

SUBJECT Railroad Rolling Stock at Dessau Waggonfabrik  
(SAG Transmasch)

NO. OF PAGES 1

PLACE ACQUIRED  25X1ANO. OF ENCLS. 1 (23 pages)  
(LISTED BELOW)DATE OF INFO:  25X1A  
ACQUIREDSUPPLEMENT TO  
REPORT NO.  
25X1A

THIS DOCUMENT CONTAINS INFORMATION AFFECTING THE NATIONAL DEFENSE OF THE UNITED STATES WITHIN THE MEANING OF THE ESPIONAGE ACT OF U. S. C. 31 AND 32. AS A CONSEQUENCE, ITS TRANSMISSION OR THE REVELATION OF ITS CONTENTS IN ANY MANNER TO AN UNAUTHORIZED PERSON IS PROHIBITED BY LAW. REPRODUCTION OF THIS FORM IS PROHIBITED.

THIS IS UNEVALUATED INFORMATION

\* Except where otherwise indicated.

25X1

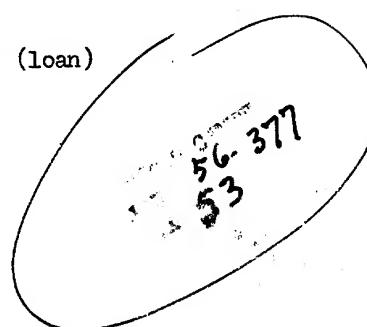
SOURCE

25X1A

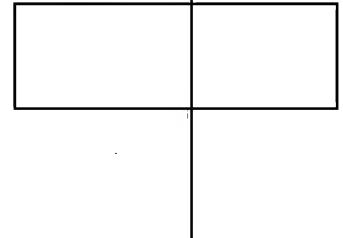
The attached material in partial reply to  is forwarded to you on loan. Its return at your earliest convenience will be appreciated.

25X1

25X1A

Distribution:  
ORR (Attn:  (loan)  
Army (loan)

THIS DOCUMENT HAS AN ENCLOSURE ATTACHED  
DO NOT DETACH



CLASSIFICATION SECRET/CONTROL - U.S. OFFICIALS ONLY

STATE	NAVY	NSRB		DISTRIBUTION						
				OCD	x					
ARMY	AIR									

Approved For Release 2002/08/16 : CIA-RDP83-00415R011600030016-2

17

1. Attached in Annex 1 is a photostat copy of a prospectus of the Dessau (# 52/E 17) Railroad Car Plant of the SAG Transmasch regarding the production of refrigerator cars, iron foundry cars, 25-ton capacity, undercarriages for cranes, 50-ton capacity undercarriage for cranes, slag transportation cars, and coke quenching cars. Attached in Annex 2 is a photostat copy of a report of the Technical Office of the Dessau Railroad Car Plant, dated 15 Juhe 1951, regarding a plan for the development of a mining machine for potash mines. Attached in Annex 3 are four photographs showing the exterior and interior of a refrigerator car, one photograph of a flatcar and one photograph of an undercarriage.
2. [redacted] the Dessau Railroad Car Plant produced 1,077 flatcars from 1947 to mid-1948, 100 refrigerator cars from mid-1948 to the end of 1948, 530 refrigerator cars in 1949, 1,035 refrigerator cars in 1950, 785 refrigerator cars from 1 January 1951 to 31 July 1951, 69 twenty-five-ton crane cars (Kranwagen) from 1 May 1949 to 31 December 1950, 31 fifty-ton crane cars in 1950, 19 fifty-ton crane cars in 1950, 19 fifty-ton crane cars from 1 June 1951 to 31 July 1951, 45 slag cars and iron foundry cars in 1949, 60 slag cars and iron foundry cars in 1950, and 12 coke-quenching cars in 1949. The construction of 100-ton crane cars is scheduled to start in 1951. This type of crane car allegedly will be produced only by the Dessau Railroad Car Plant.

*Arbeits-Auto*

**ARBEITS-PRODUKTION**

von

K O H L W A G E N  
F I S E N G I E S S W A G E N  
K R A N U N T E R W A G E N 25 +  
K R A N U N T E R W A G E N 50 +  
S C H L A C K E N T R A N S P O R T W A G E N  
K O K S L Ö S C H W A G E N

# VIERACHSIGER KÜHLWAGEN

(Ganzmetall)

## VERWENDUNGSZWECK

Transport von wärme- und kälteempfindlichen Gütern, insbesondere Nahrungsmitteln, wie Frischfleisch, Gefrierfleisch, Obst, Gemüse, Eier usw. — Kühlung vermittels Wassersatz oder Salz-Eisgemisch.

Ganzmetallbauart ist völlig dampftight und verhindert mit Sicherheit einen Niederschlag der Feuchtigkeit der Außenluft in dem Isolationsmaterial und vermeidet dadurch jede Verschlechterung der Isolationswirkung im Laufe der Zeit.



## TECHNISCHE DATEN

Gewicht, leer	32 t
Nutzlast	26 t
Eislast	6 t
Länge über Puffer	14 700 mm
Drehzapfenabstand	9 830 mm
Achsstand der Drehgestelle	1 860 mm
Achsstand ganz	11 630 mm
Spurweite	1 524 mm
Höhe des Laderraumes (licht)	2 340 mm
Breite außen	3 040 mm
Gesamthöhe von Schienenoberkante	4 890 mm
Bodenfläche (Laderraum)	27,5 m <sup>2</sup>
Rauminhalt (Laderraum)	72 m <sup>3</sup>
Einraumgröße	11,8 m <sup>3</sup>

Untergestell aus Walzprofilen und Blechen zusammengeschweißt. Versteifung durch gesickte Bleche, an den Wagenenden durch Rammblechkonstruktion. Hauptquerträger mit Drehplatten und Gleitstücken russischer Bauart.

System Diamond in Fachwerkbauart; Federung durch 2 Doppelblattfedern und 4 Schraubenfedern je Drehgestell. Radsätze und Gleitlagemöibsbuschen nach sowjetischen Normalien.

als Frikionsapparat an jedem Wagenende, wahlweise mit Zughaken und Schraubenkopplung oder selbsttätiger Mittelpufferkopplung.

als Stangenpuffer beiderseits der Zugvorrichtung an den Kopfstücken; jeder Puffer mit einem Satz Schraubenfedern. Pufferlellerdurchmesser 400 mm.

als Druckluftbremse, System „Matrossow“, mit 14" Bremszylinder, auf 4 Klötze in jedem Drehgestell wirkend.

aus Blechen und Profilen zusammengeschweißt und mit dem Untergestell verschweißt, in formfester Bauart.

aus Blechen und Profilen zusammengeschweißt und mit dem Wagenkasten vernietet.

Wandverkleidung aus Bohlen auf Nut und Spund, Fußboden auf Nut und Feder, auf Futterhölzern, die mit dem Eisengerippe verschraubt sind. Wände und Fußboden mit Zinkblech verkleidet, das fugenlos geschweißt ist. Anordnung von senkrechten Abstandsleisten zum Schutz der Wandflächen, zur Sicherstellung des Luftumlaufs und zur Unterstützung der Fleischbalkenwinkel.

doppelflügelig, mit Drehriegelverschluß an beiden Wagenlängswänden; Ausführung in Eisen mit Holz- und Zinkblechverkleidung.

zur Beschilderung der Eiskästen vom Dach aus, mit Drehriegelverschluß.

mittels Kunstharzschaum „Platherm“ in den Wänden, im Dach und im Fußboden, völlig faulnissicher, feuchtigkeitsdicht abgedeckt. Unterbringung zwischen der äußeren Blechverkleidung und der inneren Holzverschalung.

je 2 Eiskästen an jedem Wagenende, aus Winkelstahlgerippe mit Verkleidung aus gelochten Blechen sowie verstellbaren Rostböden zur Auflagerung des Eises. Abkleidung der Eiskästen gegenüber dem Laderraum durch eine aufklappbare Trennwand, mit Luft-Eintritts- und Austrittsöffnungen darüber und darunter; dadurch Erzielung einer Schornsteinwirkung zwecks Lenkung des Kühlluftumlaufs.

für Frischfleisch, bestehend aus 22 Querbalken aus Walzprofilen, mit abwechselnd je 7 und 8 verschiebbaren Doppel-Fleischhaken.

aufklappbar, bestehend aus Flachleisengittern auf Füßen, zur Auflagerung von Gefriergut in Behältern, zur Sicherstellung des Kaltluftumlaufs innerhalb der Ladung.

für Schmelzwasser, mit Wasserverschluß zur Vermeidung von Kaltluftverlusten; zur Reinigung von außen aufklappbar, mit automatischem Verschluß, 2 Stück an jedem Wagenende.

zur Feststellung der höchsten und tiefsten Temperatur im Laderraum (Dachmitte zwischen den Türen bzw. unter den Eiskästen). Ablesung außerhalb des Wagens, Schutz der Ablesezifferblätter durch verschließbaren Klappdeckel.

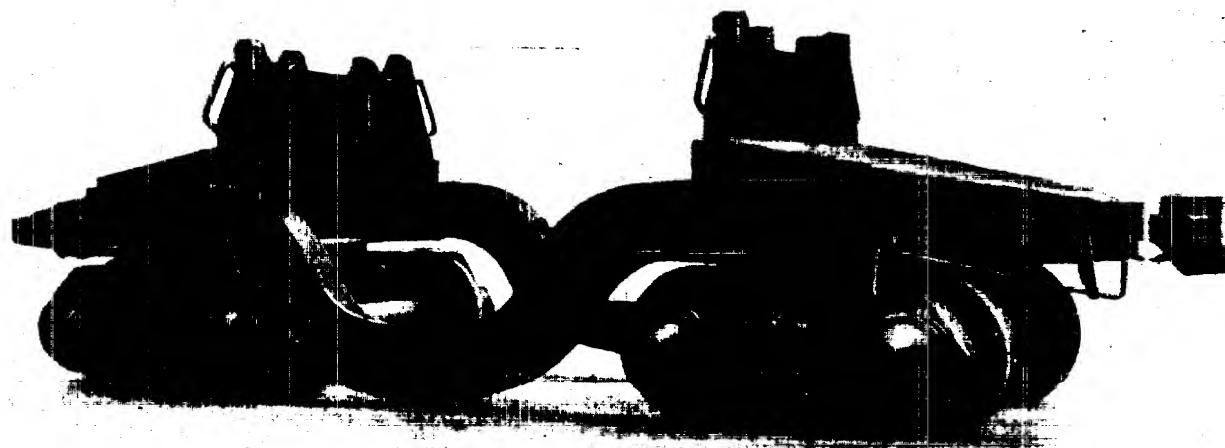
mit Verbindungssteg auf dem Dach, zur Erleichterung der Beeisung vom Wagedach aus. Schutzwannen um die Dachluken herum, zum Schutze des Wagendaches vor überlaufender Salz-Eis-Mischung. Dachaufstieg durch Klapptreppen von einer Stirnwand her.

für Ölheizung aller Eisenteile durch mehrfache Rostschutzanstriche mit Mennige und Ölfarbe. Außenanstrich hellgrau, Innenanstrich auf Holz ebenfalls hellgrau. Alle Eisenteile im Laderraum, sowie diejenigen, die mit dem Salz-Eisgemisch in Berührung kommen, feuerverzinkt. Die Fleischhaken sind verzinkt.

# VIERACHSIGER EISENGIESSWAHL

## VERWENDUNGSZWECK

Transport von flüssigem Eisen



## TECHNISCHE DATEN

Gewicht ohne Kübel	etwa 31 t
Gewicht des Kübels leer	etwa 27 t
Nutzlast	100 t
Gesamtgewicht beladen	etwa 158 t
Länge zwischen den Kupplungen	8 200 mm
Drehzapfenabstand	4 160 mm
Drehgestellachsstand	1 300 mm
Höhe über Schienenoberkante (ohne Kübel)	2 230 mm
Größte Breite (ohne Kübel)	2 710 mm
Leichter Abstand der Kübelträger	3 110 mm
Spurweite	1 524 mm
Höchstgeschwindigkeit	15 km/st
Kleinster zulässiger Kurvenradius	75 m
Größter Raddruck	20 t

WAGGONIABRIK DESSAU DER STAATL. AG. FÜR TRANSPORTMASCHINENBAU, TRANSMASCHEN

## 25X1A WIRKUNGSWEISE

Der Kübel zur Aufnahme des flüssigen Eisens ist mit zwei Auslegern versehen, die sich mit zwei Zapfenpaaren auf die Kübellagerungen des Wagens abstützen. Um den Kübel ganz aus dem Wagen herausheben zu können, sind zwei Tragzapfen oberhalb der Lagerzapfenpaare angeordnet. Außerdem befindet sich im Unterteil des Kübels auf jeder Wagenseite ein Bolzen, an denen der Kran angreift, wenn der Kübel gekippt werden soll.

Beim Kippen wird der Kübel durch Anfassen mittels Kran an einem der zuletzt genannten Bolzen solange angehoben, bis er sich auf der gegenüberliegenden Wagenseite mit Armen, die an den eingangs erwähnten Auslegern sitzen, auf außerhalb des Wagens stehende Stützen aufliegt; bei weiterem Anheben hebt der Kübel sich ganz vom Wagen ab und kippt nur noch um die letztgenannten Stützen.

Der Kübel mit den Auslegern gehört nicht zur Lieferung der Waggonfabrik.

## BAUWEISE

**Untergestell.** Gebildet aus zwei Kopfstückkonstruktionen mit Kübellagerungen, kastenförmig zusammengeschweißt aus starken Blechen sowie aus zwei gekröpften Stahlgußlangträgern mit U-förmigem Querschnitt, die mit den Kopfstücken mittels Pfahlkeilen verschraubt sind. An den Kopfstücken sind die Drehpfannen und seitlichen Gleitstücke für die Lagerung auf den Drehgestellen angeordnet.

**Drehgestelle** System „Diamond“ mit Wangen und Drehpfannenträger aus Stahlguß. Achslager als Pendelrollenlager, mit den Wangen in besonderen Lagerbuchsen verschraubt. Abfederung mit zwei Gruppen zu je 6 Stück paarweise ineinandersteckende Schraubenfedern je Drehgestell.

**Zugvorrichtung** an jedem Wagenende, bestehend aus einem Frictionsapparat und selbsttätiger Mittelpufferkupplung.

**Stoßvorrichtung** als selbsttätige Mittelpufferkupplung ohne seitliche Puffer.

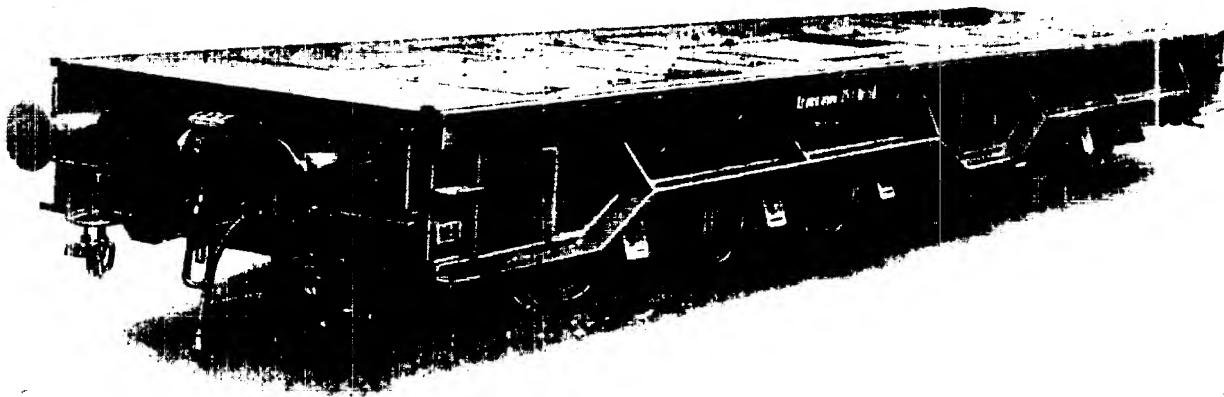
**Bremse** ist nicht vorgesehen.

Approved For Release 2002/08/15 : CIA-RDP83-00415R011600030016-2

# SECHSACHSIGER KRANUNTERWAGEN 25 t TRAGKRAFT BEI 6,6 m AUSLADUNG

## VERWENDUNGSZWECK

Aufnahme eines, in Wagenlängsrichtung verfahrbaren, Schwenkkranes mit einziehbarem Ausleger und 25 t Hubkraft bei 6,6 m Ausladung, insbesondere zur Verwendung an Unfall-, Brücken- und Ladestellen. Das Kranfahrzeug ist profilfrei, daher im Eisenbahnverkehr freizügig.



## WANDELNDE KRANART

Gewicht ohne Kran	etwa	32 t
Nutzlast (6,6 m Ausladung)		25 t
Gewicht des betriebsfertigen Kranwagens	etwa	102 t
Länge über Puffer		13 620 mm
Drehzapfenabstand		5 500 mm
Gesamtlachsstand der Drehgestelle	2	1 650 mm
Achsstand ganz		3 100 mm
Länge über Kopfstück		8 600 mm
Spurweite		12 500 mm
Größte Breite des Unterwagens		1 524 mm
Leichter Abstand der Kranlaufschienen		3 150 mm
Höhe der Oberkante Kranlaufschiene über Gleis- schienen-Oberkante	etwa	2 650 mm
Höchste Geschwindigkeit bei Zugfahrt		1 400 mm
Kleinster zulässiger Kurvenradius		65 km/st
Größter Raddruck bei Zugfahrt		80 m
		18 t

Der mit dieselelektrischem Antrieb versehene Schwenkkran läuft auf den auf den Oberflächen der Langträger verlegten Schienen und ist durch Sicherheitsvorlagen, die den Oberflansch der Langträger umgreifen, gegen Abheben gesichert. Beim Arbeiten mit größeren Lasten quer zur Gleisachse, wird der Wagen auf sechs einziehbare Kraugarme (auf jeder Seite drei) mit hydraulischer Lastenübertragung auf Schwellenstahl außerhalb des Gleises abgestützt. Beim Arbeiten des Kranes ohne Abstützung werden die Tragfedern der Drehgestelle durch Schraubenspindeln und Ausgleichshebel entlastet bzw. ausgeschaltet. Zum Verfahren des gesamten Kranwagens auf dem Gleis ist eine Getriebeanlage vorgesehen, die einen Antrieb der beiden inneren Endachsen der Drehgestelle von der Maschinenanlage des Kranes aus über Zahnräder vorgelegt gestattet.

aus starken Blechen zusammengeschweißt, bestehend aus zwei Langträgern mit Doppel-T-Querschnitt mit je drei Aussparungen auf jeder Seite für die Kragarme, ferner aus Querträgern, Kopfstücken und Dreiecksfannenträgern.

dreiachsig, aus Blechen zusammengeschweißt, bestehend aus Schenkwangen, Querträgern, Kopfstücken, Drehpfannenträgern und Bremszylinderträgern. Abdichtung durch Blattfedern an jeder Achsbuchse. Aufhängung in schrägen Gehängen. Gleitlager mit rotierendem Stahlagerschalen und Babbitausquß.

1. Äußere Endachse, Achswellen und Räder in Normalausführung.
2. Mittelachse, Achswelle in Normalausführung, Räder an den Laufflächen ohne Spurkranz.
3. Innere Endachse, Räder in Normalausführung, Achswelle verstärkt zur Aufnahme des Zahnrades für den Hilfsantrieb. Lastenausgleich zwischen Mittelachse und äußerer Endachse durch zweiarmigen Hebel.

Wagenende, bestehend aus einem Frictionsapparat und selbsttätiger Mittelpufferkupplung.

Die oben dargestellten als Stangenpuffer, beiderseits der Zugvorrichtung an den Kasten.

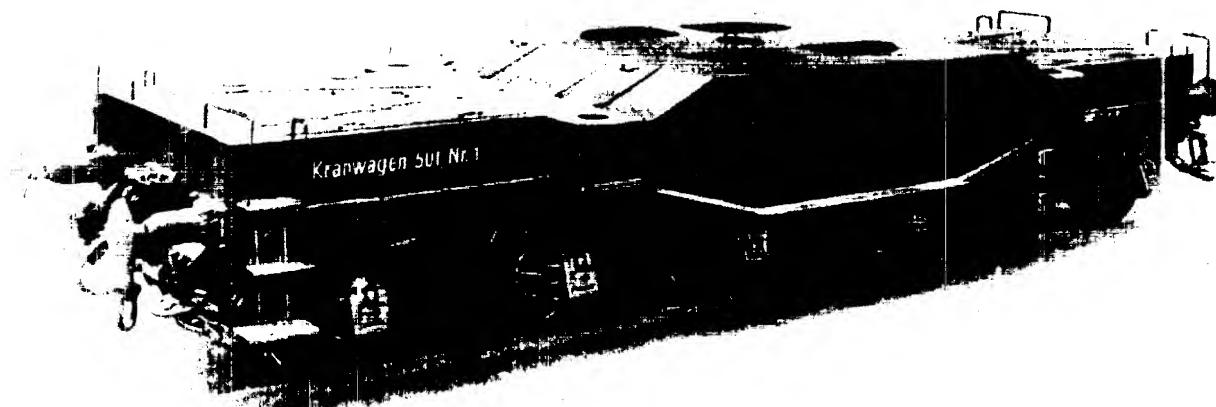
als Druckluftbremse. System „Matrossow“, mit zwei Stück 14" Bremszylindern auf acht Klötze in jedem Drehgestell wirkend. Die Antriebsachse wird nicht gebremst. Außerdem ist eine Handbremse vorhanden; Betätigung der letzteren durch Handrad von beiden Seiten jeden Drehgestells.

Beim Arbeiten des Kranes wird die Plattform mit Schienenzangen, an jedem Wagenende 2 Stück, festgeklemmt und durch eine Vorrichtung die Federung entlastet.

# KRANTWAGEN

## KRANWAGEN FÜR 6,3 M AUSLADUNG

Aufnahme eines in der Mitte zwischen den Drehgestellen mittels Königszapfens, Drehkranz und Zahnkranz gelagerten Schwenkkranes mit einziehbarem Ausleger und 50 t Tragkraft bei 6,3 m Ausladung, insbesondere zur Verwendung an Unfall-, Brücken- und Ladestellen. Das Kranfahrzeug ist profilfrei, daher im Eisenbahnverkehr freizügig.



### Technische Angaben

Gewicht ohne Kran	etwa	28 t
Nutzlast (6,3 m Ausladung)		50 t
Gewicht des betriebsfertigen Kranwagens	etwa	95 t
Länge über Puffer		10 770 mm
Drehzapfenabstand		4 800 mm
Gesamtachsstand der Drehgestelle	2 1/2, 1550	3 100 mm
Achsstand ganz		8 600 mm
Länge über Kopfstück		9 650 mm
Spurweite		1 524 mm
Größte Breite des Unterwagens		3 150 mm
Höhe der Rollenkranzunterkante über Schienenoberkante	etwa	1 800 mm
Größte Geschwindigkeit bei Zugfahrt		65 km/st
Kleinst er zulässiger Kurvenradius		80 m
Größter Raddruck bei Zugfahrt	etwa	16,5 t pro Achse

## WIRKUNGWEISE

Der mit diesel-elektrischem Antrieb versehene Schwenkkran dreht sich auf dem auf der Plattform gelagerten Rollenkranz um den in der Mitte des letzteren liegenden Königszapfen. Beim Arbeiten des Kranes mit größeren Lasten quer zur Gleisachse wird der Wagen auf vier beziehungsweise auf zwei Klappende Schwenkkarme (auf jeder Seite zwei) mit hydraulischer Lastübertragung auf Schwellenstapel außerhalb des Gleises abgestützt. Beim Arbeiten des Kranes ohne Abstützung werden die Tragfedern der Drehgestelle durch Schraubenspindeln und Ausgleichshebel entlastet bzw. ausgeschaltet. Zum Verfahren des gesamten Kranwagens auf dem Gleis ist eine Getriebeanlage vorgesehen, die einen Antrieb der beiden inneren Endachsen der Drehgestelle von der Maschinenanlage des Kranes aus über Zahnradvorgelege gestaltet.

## S A U F E I S E

Die Plattform ist aus starken Blechen zusammengeschweißt, bestehend aus zwei Langträgern mit Doppel-T-Querschnitt mit insgesamt vier doppelten Lagerungen für die Schwenkkarre. Die Langträger sind durch angeschweizte Querträger, Kopfstücke und Drehfannenträger miteinander verbunden.

Die Achsen sind dreiachsig aus Blechen zusammengeschweißt, bestehend aus Seitenwangen, Querträgern, Kopfstücken, Drehfannenträgern und Bremszylinderträgern. Ablösung durch Blattfedern an jeder Achsbuchse. Aufhängung in schrägen Gehängen. Gleitschlüsse mit rotukranierten Stahllagschalen und Bobbitauszug.

## A C H S E N P U F F E R

1. Äußere Endachse. Achswellen und Räder in Normalausführung.
2. Mittelachse. Achsrolle in Normalausführung. Räder an den Laufflächen ohne Spurkranz.
3. Innere Endachse. Räder in Normalausführung. Achsrolle verstärkt zur Aufnahme des Zahnrades für den Hilfsantrieb. Lastenausgleich zwischen Mittelachse und äußerer Endachse durch zweitürmigen Hebel.

Die Achsen sind an jedem Wagenende bestehend aus einem Frictionseapparat und selbsttätiger Mittelpufferkopplung.

Die Achsen sind als Stangenouffer beiderseits der Zuavorrichtung an den Kopfstücken. Die Puffer lassen sich beiseiteklappen, um die Arbeit des Schwenkkranes nicht zu behindern.

Die Kranbremse ist eine Druckluftbremse. System "Matrosson", mit zwei Stück 14" Bremszylindern auf einer Kette in jedem Drehgestell wirkend. Die Antriebsachse wird nicht gebremst. Außerdem ist eine Handbremse vorhanden. Betätigung der letzteren durch Handrad von beiden Seiten jedes Drehgestells.

Beim Arbeiten des Kranes wird die Plattform mit Schienenzangen an jedem Wagenende 2 Stück 1" Züge eingeklemmt und durch eine Vorrichtung die Federn entlastet.

# MEHRACHSIGER SCHLACKENTRANSPORTWAGEN

10

## WAGEN FÜR SCHLACKE

Aufnahme und Transport von Schlacke (Hochofen- oder Martinschlacke) vom Schmelzofen zur Halde und Entleerung daselbst.



Gewicht des Wagens ohne Kübel	ca. 39,0 t
Gewicht des Wagens mit Kübel für Hochofenschlacke	53,0 t
Gewicht des Wagens mit Kübel für Martinschlacke	56,0 t
Gewicht mit Hochofenschlacke beladen	84,0 t
Gewicht mit Martinschlacke beladen	95,0 t
Nutzlast mit Hochofenschlacke	31,0 t
Nutzlast mit Martinschlacke	39,0 t
Länge zwischen den Kupplungen	7850 mm
Drehzapfenabstand	4230
Drehgestellachsstand	1800
Höhe über Schienenoberkante (mit Kübel)	3727
Größte Breite	3480
Spurweite	1524
Größter Raddruck	etwa 12 t
Höchstgeschwindigkeit	15 km/st
Kleinster zulässiger Kurvenradius	75 m
Höchstzulässiges Gefälle	1,5 %
Übersetzung der Kippvorrichtung des Kübels	1 : 23,6
Weg des Gleitstücks	972 mm
Drehwinkel des Kübels	116°
Dauer des Kippvorgangs	1,2 bis 1,5 min
Leistung des erforderlichen Elektromotors	mindestens 22 kW
Drehzahl je min	etwa 700 bis 900 U/min

## WIRKUNGSWEISE

Der Kübel für die Aufnahme der Schlacke ist in einem Stützring gelagert und kann nach Auslösung von Sicherheitsklicken aus diesem herausgehoben und gegen einen anderen ausgewechselt werden.

Der Stützring trägt an seinen beiden Enden in Wagenlängsrichtung Rollsegmente mit Spurkränzen, die sich auf Rollbahnen abwälzen. Konzentrisch mit diesen Rollsegmenten sitzen Stirnradritzel, die in neben den beiden Rollbahnen liegende und mit ihnen kombinierte Zahnstangen eingreifen; Riegel und Zahnstange sichern die Lage des Stützringes mit Kübel beim Kippen. Der Antrieb des Stützringes einschl. Kübel beim Kippvorgang erfolgt durch einen Elektromotor über zwei Stirnradgetriebe, eine wgeredt quer zum Wagen gelagerte Schraubenspindel und eine auf ihr sitzende Mutter, die durch parallel zur Schraubenspindel liegende Führungen am Middrehen gehindert ist; die Mutter überträgt über einen Mitnehmerzapfen ihre wgeredte Bewegung auf Stützring mit Kübel, die so infolge Abwälzung der Rollensegmente und Zahnradritzel auf Rollbahnen und Zahnstangen den Kippvorgang ausführen.

## BAUWEISE

**Untergestell** gebildet aus 2 Kopfstückkonstruktionen aus Stahlguß, kastenförmig ausgebildet mit Versteifungsrippen, sowie zwei gekröpften Längsträgern aus Stahlguß mit U-förmigem Querschnitt. Kopfstücke und Längsträger sind mittels Pafkeilen miteinander verschraubt. An den Kopfstücken sind Drehpfanner und Gleitstücke für die Lagerung auf den Drehgestellen angeordnet, ferner Zug- und Stoßvorrichtungen sowie Rollbahnen und Zahnstangen für den Stützring und die Getriebeausrang für das Kippen.

**Drehgestell** System „Diamond“ mit Wangen und Drehpfannenträgern aus Stahlguß. Adslager als Pendelrollenlager, lösbar verbunden mit den Drehgestellrahmen. Abfederung mit 2 Gruppen Federn je Drehgestell, jede Gruppe bestehend aus je 4 Satz paarweise ineinandersteckender Schraubenfedern und einer Doppelblattfeder.

**Zugvorrichtung** an jedem Wagenende, bestehend aus einem Frikionsapparat und selbsttätiger Mittelpufferkupplung.

**Stoßvorrichtung** als Stangenpuffer beiderseits der Zugvorrichtung an den Kopfstücken; jeder Puffer mit einem Satz aus 2 ineinandersteckenden Schraubenfedern; Pufferstellerdurchmesser 400 mm.

**Bremse** ist nicht vorgesehen.

**Kippeinrichtung** für Schlackekübel, gebildet durch Stützring aus Stahlguß, in den der Schlackekübel eingesetzt und durch 4 Sicherungsklinken gehalten wird. Gegen Verdrehung des Kübels im Stützring erfolgt die Sicherung durch Knaggen auf der Oberfläche des Ringes. Der Stützring ruht mittels zweier Rollsegmente mit Spurkränzen auf Rollbahnen aus Stahlformguß, die quer zur Wagenlängsrichtung auf den Stahlgußkopfstücken verschraubt sind. Diese Rollbahnen sind kombiniert mit Zahnstangen, in die Stirnradritzel eingreifen; diese sitzen auf Zapfen, die zu den Rollsegmenten konzentrisch liegen; sie sichern die Lage des Stützringes mit Kübel und verhindern ein Gleiten der Rollsegmente.

**Getriebe** für die Kippeinrichtung, bestehend aus Elektromotor mit Schalteinrichtung, zwei Stirnradgetrieben in Wälzlagern, Schraubenspindel in Wälzlagern mit Führungen, Mutter und Mitnehmerzapfen, ist auf dem einen entsprechend ausgebildeten Kopfstück aufgestellt und mit diesem verschraubt. Die Übertragung der wgeredten Bewegung der Mutter auf den Stützring erfolgt mittels des Mitnehmerzapfens, der über die Rollsegmente und Zahnräder die Kippbewegung des Stützringes mit Kübel einleitet.

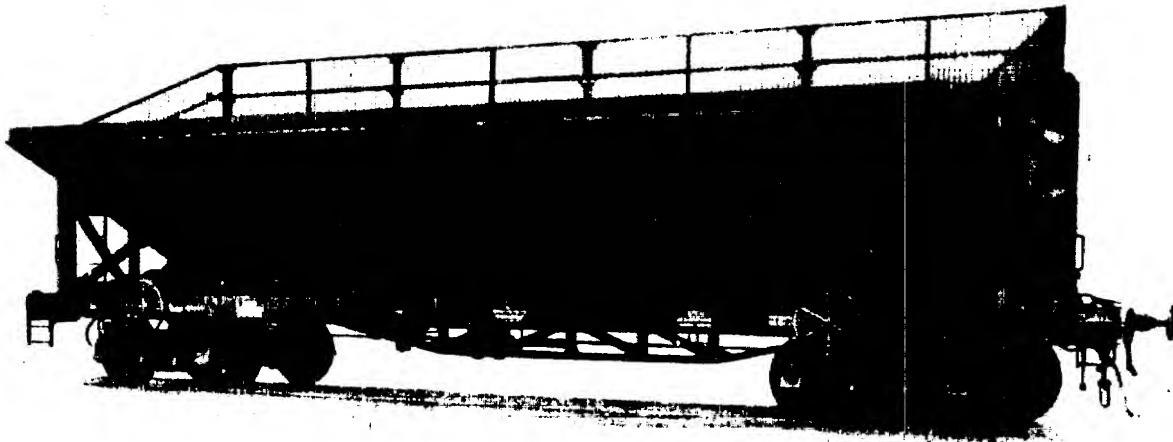
**Lieferumfang:** Kopfstück mit Stützring, Getriebe und Langträgern fertig zusammengebaut und auf die Drehgestelle aufgesetzt, ohne Schlackekübel und elektrische Anlage für den Kippantrieb.

## VIERACHSIGER KOKSLÖSCHWAGEN 12

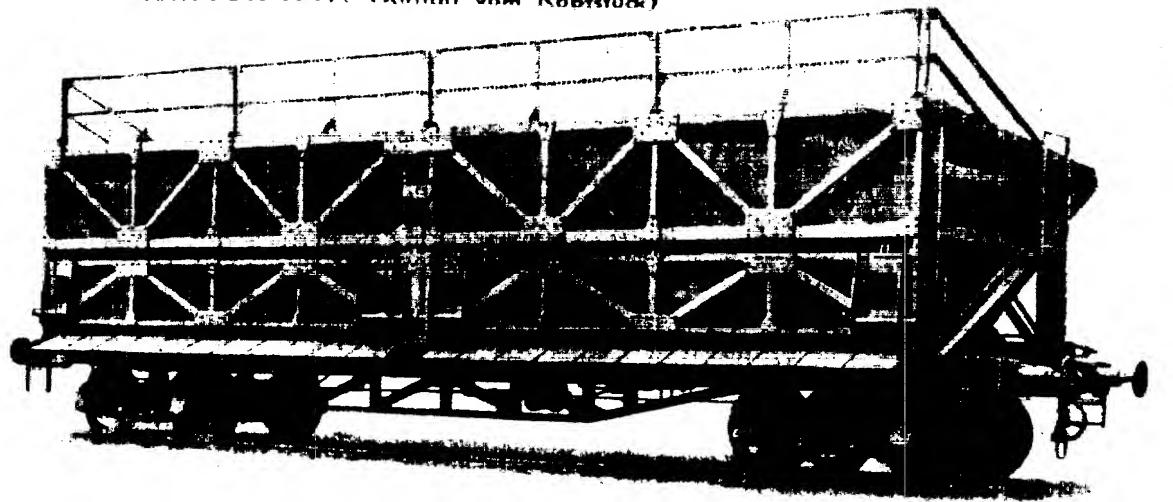
## VERWENDUNGSZWECK

Aufnahme und Transport von glühendem Koks nach dem Ausstoß aus dem Glühofen (Retorte) zum Ablöschen.

## ANTRIEBSSEITE



## KLAPPENSEITE (Ansicht vom Kopftück)



## TECHNISCHE DATEN

Gewicht, leer	etwa	54 t
Nutzlast, gesamt		13 t
Länge über Puffer		15 000 mm
Drehzapfenabstand		10 000 mm
Adisstand der Drehgestelle		1 800 mm
Adisstand ganz		11 800 mm
Spurweite		1 524 mm
Breite von Längs-Mitte-Wagen		
bis Außenkante-Getriebeseite		2 337 mm
bis Außenkante-Klappenseite		1 883 mm
Gesamthöhe von Schienenoberkante		4 651 mm
Rauminhalt (Laderaum) rund		50 m <sup>3</sup>
Neigung der Ladeflächen gegen die Wagerechte		28 °

Der Koks wird von oben in den Laderraum geschüttet. Die Entleerung erfolgt nach einer Wagenseite zu nach dem Öffnen von Klappen, die durch mit Preßluft oder von Hand betätigtes Getriebe bewegt werden (mindestens 1,5 atü).

Der Laderraum ist in zwei gleichgroße Abteilungen von je 25 m<sup>3</sup> Rauminhalt unterteilt; jede Abteilung ist durch eine Klappe verschlossen; letztere werden von Hand einzeln oder mit Druckluft zugleich durch das zugehörige Getriebe geöffnet oder geschlossen. Sicherung der geschlossenen Klappen durch Totpunktsperrung.

Der Boden des Laderraumes ist unter 28° gegen die Wageredite geneigt, so daß die Ladung von selbst abrutscht.

Die Getriebe für die Laderraumklappen bestehen aus einem Druckluftzylinder, der über eine Zahnstange, ein Stirnrad mit Welle, Hebeln und Stangen die Klappen bewegt. Bei Handbetrieb ist vor die Welle ein Schneckengetriebe sowie ein Stirnrad-Untersetzungsgtriebe geschaltet. Die Stellung der Klappen wird über eine Schaltwalze auf einen Lichtsignalkasten auf der Lokomotive übertragen, so daß dort bei geschlossenen Klappen eine grüne Lampe aufleuchtet, dagegen eine rote, sobald eine Klappe geringfügig geöffnet wird.

### BAUWEISE

**Untergestell** aus Walzprofilen und Blechen zusammengenietet. Hauptquerträger mit Drehplatten und Gleitstücken russischer Bauart.

**Radträger**, System Diamond, wahlweise in Stahlguß- oder in Fachwerkbauart aus Walzeisen. Federung durch acht mal zwei ineinandersteckende Schraubenfedern und zwei Doppelblattfedern je Drehgestell. Radsätze und Gleitlagerachsbuchsen nach sowjetischen Normalien.

**Zuganordnung** an jedem Wagenende, bestehend aus je einem Satz Schraubenfedern, ineinandersteckend, mit Zughaken und Schraubenkopplung.

**Zugverstärkung** als Stangenpuffer beiderseits der Zugvorrichtung an den Kopfstücken; jeder Puffer mit einem Satz Schraubenfedern, ineinandersteckend. Puffersteller 400 mm.

**Bremse** als Druckluftbremse. System „Matrossow“ mit 14" Bremszylinder, auf vier Klötze in jedem Drehgestell wirkend. Hauptluftleitung mit Übergangsschlauchkupplung an den Kopfstücken.

**Kastenkasten** aus Profileisen und Blechen zusammengenietet. Das Kastengerippe bildet tragfähige Fachwerkträger zur Aufnahme der Verkleidungsplatten und der Ladung. Der schräge Boden besteht aus 5 mm starkem Blech mit Versteifungsträgern. An den Stirnseiten und auf Klappenseite des Kastens Aufsatzgitter, um Überschüttungen von Ladegut zu verhindern. Das Innere der Laderäume und der Schrägboden ist mit auswechselbaren Platten aus hitzebeständigem Gußeisen verkleidet.

**Unterdeckklappen** an je drei Scharnieren mit waagerechter Achse an der Unterkante des Kastenträgers aufgehängt. Sie bestehen aus einem Fachwerkträger aus Walzeisen, der nach dem Laderraum zu mit hitzebeständigen Gußeisenplatten verkleidet ist.

**Klappenantriebe**, bestehend aus doppelt wirkendem Luftzylinder von 400 mm Durchmesser, Zahnstange, Stirnrad, Hauptwelle in Wagenlängsrichtung mit Hebeln an den Enden sowie Verbindungsgestänge zu den Klappen.

Reservehandantrieb (ausrückbar) mit Handrad, Schneckengetriebe und Stirnrad-Untersetzungsgtriebe, Luftleitungen für „Öffnen“ und „Schließen“ mit Schlauchkupplung an den Wagenenden. Schmierung der Lager durch Nippel mittels Fettpresse, des Zylinders durch Spezialschmierapparat.

**Leuchtenanlage** bestehend aus:

Lampenkasten auf der Lokomotive, enthaltend rote und grüne Signallampe, Transformator 220/24 V Wechselstrom und Hauptschalter,

Schaltkasten mit Kontaktwalze für jede Klappe, betätigt von der Hauptwelle aus, sowie dreipolige Leitung, verlegt in Stahlrohr mit Übergangskupplungen an den Wagenenden.

Die Betriebsspannung und Stromart der Anlage können den Wünschen der Besteller angepaßt werden.

**Unterflächenbeschichtung** der Eisenteile von Untergesell, Drehgestellen und Kastengerippe durch mehrfache Anstriche mit Mennige und Ölfarbe; soweit die Bauteile durch das Ladegut heiß werden, kommt hitzebeständige Farbe zur Anwendung. Die gußeisernen Auskleidungsplatten erhalten keinen Anstrich.

## Geekan E-Bo-oh-wa

## Die ersten fünf Jahre der Atombombenherstellung

Die Freundschaft zwischen uns mit ehrigen Befreundeten ist:

Aufgrund dieser Verfüzung darf etativertrittende der Verwaltung zur sowjetischen Befreiung in Deutschland, sowohl vorzeitig, seendo für diesen bestimmt zu bestimmungsendigungen, zur Ausübung der Befreiungskommissionen und der Kommissionen für Rechtschaffenseit und Wiederaufbau der Freiheit und Stich im Rahmen der Friedensordnung die Kommissionen und der Friedensordnung für Zweck einer Teilnahme großer Zahl von Institutionen dieser Landesrepublik bekannt.

Die Wissenschaften der  
Technik und der Technologie

Die in den Schriften verschiedenartigen Hoffmannschen Gedächtnissätze (§ 1, 3, 5, 11) lauten wie folgt:

## ANSWER TO THE QUESTION OF THE PRESENCE OF THE HUMAN SOUL IN THE ANIMAL

2. Die Anwendung der Hochgeschwindigkeitsdruckpumpe wird die Spritztechnik erheblich vereinfachen und die Spritzarbeiten auf die erforderlichen und die Reinigungsarbeiten zu verkürzen, was die Kosten der Betriebsaufgaben, die auf Grund der bei den mechanischen Betriebsgeräten gesammelten Erfahrungen die erforderlichen Anpassungen an die in Abbau des Betriebs auf die Anwendung, welche die Anwendung und Anwendung

1. Geringes Gewicht, maximal 15 kg
2. Kleine Fläche der Maschine, um die Orientierung an natürliche Verhältnisse der Schneide und Maschine mit 2 zu 1 wieder überzuladen, und die Flot soll dieselbe Linie sein.
3. Der Radius der Drehkurve soll 30 m nicht überschreiten.
4. Die Leistungigkeit der Drehung des Halters und Instrumenten zwecks Anpassung an die Gegebenheiten zu gewährleisten.
5. Zwecks Erreichung der Bewegungsgleichheit und der Anpassbarkeit soll sich die Maschine durch Raupen- und Laufbagger bewegen.
6. Die in Aussicht gestellte Masse der Maschine soll beim Streckentreiben und Abbau in Form eines Kreises, Ellipse oder Rechteckes 1,5 - 2,0 m und ein anderer Typ - Breite nicht über 4 - 5 m und Höhe in beiden Fällen 2,5 m.
7. Große Stabilität des schneidenden Instrumenten und leichte Ausweichbarkeit derselben.
8. Beim reichen Arbeitsgang soll die Maschine eine für Geschwindigkeit nicht unter 1 m/s haben.
9. Minimale Anzahl an Personal für Bedienung und Betrieb der Maschine.
10. Minimale Anzahl an Personal für die Anstellung der Maschine auf eine andere Arbeitsstelle.
11. Automatische Entfernung und Verladung des bei der Arbeit der Maschine anfallenden Erzes, zweckmäßig eine Kombination mit Sandförderer.
12. Der Entwurf soll Auflösbarkeit gewidmet werden.
13. Es ist erforderlich nach Möglichkeit elektrischer Antrieb, die Motoren und Schalter sollen explosionssicher konstruiert sein.
14. Gefahrlose Bedienung der Maschine.
15. Vermeidung nichtzulässiger Anwendung der einzelnen Maschine sollte, besonders das Halters des Schneideinstrumentes.

Zur Konstruktion soll eine Erläuterung der Arbeitsweise der Maschine, nach Möglichkeit auch Bezeichnungen, die unmittelbar zur Kühlen, beigelegt werden.

#### Preise:

In der Wettbewerb werden folgende Preise festgestellt:

1. Preis = 45.000,- DM
2. Preis = 30.000,- DM
3. Preis = 15.000,- DM

ILLEGIB

Approved For Release 2002/08/15 : CIA-RDP83-00415R011600030016-2

Approved For Release 2002/08/15 : CIA-RDP83-00415R011600030016-2

